



Warszawa dnia 03.12.2020

Pan

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Pani Ministrze,

W dniu 31 lipca 2020 roku, po niespełna 3 latach, Parlament Europejski i Rada Europejska uchwalili przepisy wchodzące w skład tzw. Pakietu Mobilności. Część przepisów już obowiązuje, a pozostałe zaczną obowiązywać dopiero w 2022 roku. Są to przepisy dotyczące min. dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych czyli *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym*.

2 lutego 2022 roku zaczną także obowiązywać przepisy tzw. *lex specialis* czyli *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczącej delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenia (UE) nr 1024/2012, zawierające rozwiązania szczególne dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Przepisy powyższe regulują min. kwestie tego, w jakich sytuacjach kierowcę można uznać za pracownika delegowanego a w jakich nie. I tak, zwolnienie z zasad delegowania kierowców obowiązywać będzie przy wykonywaniu:*

- przewozów bilateralnych/przewozów tranzytowych/w przewozach kombinowanych, jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego,
- przewozów typu cross trade, zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego.

Przy wykonywaniu pozostałych przewozów, w tym przewozów kabotażowych kierowcą będzie trzeba traktować jak pracownika delegowanego, do którego zastosowanie będą miały rozwiązania przyjęte w zrewidowanej dyrektywie o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (dyrektywa (UE) 20018/957), które weszły w życie 30 lipca 2020 roku. Zgodnie z tymi przepisami pracownikowi delegowanemu za czas pracy wykonanej za granicą przysługuje nie tylko płaca minimalna ale pełne wynagrodzenie. Pojęcie **wynagrodzenia** jest określane zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką Państwa Członkowskiego, na którego terytorium pracownik jest delegowany, i **oznacza wszystkie elementy składowe wynagrodzenia obowiązkowe na mocy krajowych przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, lub na mocy umów zbiorowych lub orzeczeń arbitrażowych, które zostały uznane w tym Państwie Członkowskim za powszechnie stosowane.**

Jednocześnie przepisy ww. dyrektywy (w art. 3 ust. 7) wyraźnie precyzują, że ***dodatki z tytułu delegowania uznaje się za część wynagrodzenia, chyba że są wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych*** w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. W przypadku ***gdy warunki zatrudnienia*** mające zastosowanie do stosunku pracy ***nie określają***, czy i ***które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem***, a które są częścią wynagrodzenia, **cały dodatek uznaje się za zwrot tych wydatków.** I tym samym nie może być zaliczony do wynagrodzenia.

Zgodnie z polskimi przepisami, a w szczególność z art. 21 a ustawy z dnia z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r., poz. 1412) - *kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.* A zatem polski przedsiębiorca jest zobowiązany wypłacać swoim kierowcom zarówno diety jak i ryczałty za nocleg.

Ani przepisy ustawy Kodeks pracy (Dz. U. z 2018 r. poz. 108, z późn. zm.) ani *rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej* (Dz.U. z 2013 r., poz. 167), nie określają, które części należności z tytułu podróży służbowej są zwrotem za faktycznie poniesiony wydatek, a zatem należy uznać, że całość tych należności jest zwrotem tych wydatków. Powyższe oznacza, że **po 2 lutego 2022 roku, polscy przedsiębiorcy będą musieli wypłacać kierowcom diety i ryczałty za nocleg, których nie będzie można zaliczyć do zagranicznego wynagrodzenia oraz dodatek wyrównawczy będący różnicą płacy polskiej i należnej zagranicznej** pomimo, że zwiększone koszty utrzymania pracownika zostaną zrekompensowane znacznie wyższym wynagrodzeniem otrzymywanym za czas pracy objętej przepisami o pracownikach delegowanych - równym płacy otrzymywanej przez kierowców zatrudnionych w tzw. państwach przyjmujących.

Oznacza to drastyczne zwiększenie kosztów pracy uzależnione od rodzaju wykonywanej działalności przewozowej oraz kierunków na jakich jest ona wykonywana. W skrajnym koszty pracy mogą wzrosnąć o 100%. Pamiętać przy tym należy, że za brak zgodności z przepisami o delegowaniu kary w państwach przyjmujących mogą sięgać wysokości nawet 250 tysięcy Euro. Jest to sytuacja do której nie możemy dopuścić, a która wymaga zmiany zasad wynagradzania kierowców w naszym kraju.

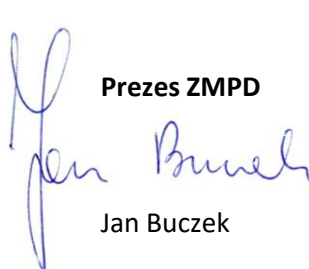
Ponadto w naszej ocenie wprowadzenie zmian, które spowodują wzrost kosztów pracy w transporcie drogowym, powinno zostać zrównoważone na przykład poprzez zwrot przewoźnikom części akcyzy od paliwa zakupionego na terytorium RP czy też ustanowienia jakiś preferencyjnych warunków opłacania składek ubezpieczeniowych przez pracodawców bądź wprowadzenia innych mechanizmów wsparcia.

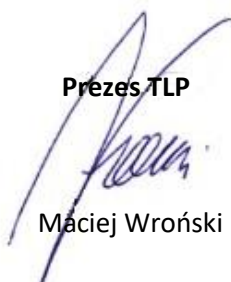
Kolejną istotną kwestią jest fakt, że przepisy wprowadzone Pakietem Mobilności w zakresie jaki mają zastosowanie do pracowników delegowanych jak i przewozów międzynarodowych (t.j obowiązkowy powrót pojazdu co 8 tygodni czy obowiązkowe powroty kierowców co 3 – 4 tygodnie) nie rodzą takich samych obowiązków po stronie przewoźników spoza UE, zwłaszcza z Rosji, Białorusi i Ukrainy. Sytuacja ta może spowodować, że pogłębi się istniejącą nierównowaga w zakresie konkurencyjności i docelowo może spowodować wyparcie naszych przewoźników nie tylko ze wschodnich rynków. Koniecznym jest zatem wprowadzenie do polskich przepisów obowiązków w zakresie stosowania się przez przewoźników spoza UE do postanowień Pakietu Mobilności.

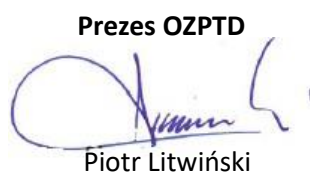
Wobec powyższego zwracamy się do Pana Ministra o podjęcie działań legislacyjnych polegających m.in. na:

- 1) niezwłocznym przygotowaniu projektu odpowiednich zmian ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców, dostosowującego polski system wynagradzania kierowców do wymagań jakie nakładają przepisy dyrektywy (UE) 20018/957, a także zmian w innych powiązanych aktach prawnych;
- 2) przedstawieniu jeszcze w grudniu br. do konsultacji z interesariuszami szczegółowych założeń do zmian w przepisach, o których mowa w pkt 1; pozwoli to na dokładną analizę skutków proponowanych regulacji wraz z propozycjami zmian do przedstawionych założeń oraz zapobiegnie sytuacji, w której dyskusja nad tym projektem będzie ze względu na kalendarz prac legislacyjnych ograniczona;
- 3) przygotowaniu propozycji zrekompensowania przewidywanego wzrostu kosztów pracowniczych;
- 4) wprowadzeniu do polskich przepisów takich rozwiązań, które spowodują, że konkurencyjność polskich przewoźników drogowych w stosunku do przewoźników spoza UE, po wejściu w życie przepisów Pakietu Mobilności, nie ulegnie pogorszeniu.

Z poważaniem


Prezes ZMPD
Jan Buczek


Prezes TLP
Maciej Wroński


Prezes OZPTD
Piotr Litwiński


Prezes PIGTSiS
Zdzisław Szczerbaciuk